

Von: M.Bub, Landratsamt Nuernberger Land <m.bub@nuernberger-land.de>
Gesendet: Freitag, 23. Februar 2024 10:45
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Cc: pp-mfr.lauf.pi.verkehr@polizei.bayern.de
Betreff: LAU08 - Lauf, Simonshofer Straße, Variantenuntersuchung Querungshilfen

Sehr geehrte Frau Weber,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Zuständigkeit der Unteren Straßenverkehrsbehörde beschränkt sich auf die Kreisstraße LAU08 (Simonshofer Straße). Von unserer Seite aus werden ebenfalls die Varianten 3 (Überquerungshilfe/Mittelinsel) und 6 (Fußgänger- und Radfahrerlichtsignalanlage) priorisiert. Die Argumente eines Für und Wider zu den Planungsvarianten werden – insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit – in der vorliegenden Variantenuntersuchung sehr gut dargestellt.

Zur Variante 3 (Überquerungshilfe) sei der Hinweis erlaubt, dass innerhalb geschlossener Ortschaften lediglich ein Verkehrszeichen 222 (vorgeschriebene Vorbeifahrt rechts) und keine Bake erforderlich ist (Bayer. Verkehrssicherheitsprogramm 2020, Pkt. 3.1). Die Gefahr einer möglichen Sichtbeschränkung von/auf Kinder auf der Mittelinsel hält sich somit in Grenzen.

Die Simonshofer Straße stellt eine Hauptverbindungs- bzw. Vorfahrtsstraße dar. Neben dem überörtlichen Verkehr ist ausdrücklich die Anbindung an das Krankenhaus Lauf von Bedeutung. Eine mögliche Schaltsystematik der Lichtsignalanlage müsste daher gewährleisten, dass es auf der Simonshofer Straße – auch bei zahlreichen querenden Fußgängern und Radfahrern – nicht zu einem unverhältnismäßigen Rückstau kommt, der insbesondere Rettungsfahrzeuge ausbremsen könnte. Ein Dunkelbetrieb bei Nacht, der ggf. nur eine Fußgänger-Anforderung unterstützt, sollte im Sinne einer zügigen Abwicklung des geringen Verkehrsaufkommens zu dieser Zeit überdacht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Bub

Sachgebietsleiter



Landratsamt Nürnberger Land
Straßenverkehrsbehörde
Waldluststr. 1, 91207 Lauf a. d. Peg.
Tel. 09123 950-6316
Fax. 09123 950-7316
m.bub@nuernberger-land.de
www.nuernberger-land.de

Von: Lauf PI Verkehr <pp-mfr.lauf.pi.verkehr@polizei.bayern.de>
Gesendet: Montag, 26. Februar 2024 10:33
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept - Bitte um Stellungnahme

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Erledigt

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits anlässlich der gemeinsamen Besprechung festgestellt werden konnte, sind von den insgesamt 12 vorgestellten Varianten zwei in die engere Auswahl gezogen worden. Diese beiden Möglichkeiten (Varianten 3 und 6) werden auch von polizeilicher Seite aus favorisiert.

1. Querung Simonshofer Straße: Aus hiesiger Sicht sind an dieser Stelle beide Varianten denkbar. Die jeweiligen Vor- und Nachteile wurde bereits ausführlich erörtert. Die Simonshofer Straße stellt eine Hauptverbindungs- bzw. Vorfahrtsstraße dar. Die Verkehrsstärke ist nicht unerheblich. Bei einer Vollsignalisierung müsste auf jeden Fall gewährleistet sein, dass es bei den von Ihnen festgestellten zahlreichen Querungen zur Hauptverkehrszeit zu keinen größeren Rückstauungen auf der Kreisstraße kommt. Dies verbietet schon die örtliche Nähe zum Krankenhaus und den damit verbundenen Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen. Hier läge der Vorteil bei der Variante 3, weil dem Fahrzeugverkehr grundsätzlich der Vorrang gegeben wird und sich der Fußgänger bzw. der Radfahrer den jeweilig aktuellen Verkehrsverhältnissen anpassen müsste. Dennoch ist nach hiesigem Dafürhalten ein reibungsloser Ablauf für alle Verkehrsarten zu erwarten, weil an Querungen mit Mittelinseln, so wie es die Variante 3 vorsieht, häufig zu beobachten ist, dass der Fahrzeugverkehr Querungswilligen von sich aus den Vorrang einräumt und ein Passieren ermöglicht.
2. Querung Kunigundenstraße: Aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsbelastung in der Kunigundenstraße sollte die Variante einer Querung mit einer Mittelinsel ausreichend sein. Ein besonderes Augenmerk sollte darauf gerichtet werden, dass die Sicht für sowohl für den Kraftfahrer, als auch für den Fuß- und Radverkehr uneingeschränkt möglich ist. Auch sollte verhindert werden, dass parkende Fahrzeuge, die zu den Hol- und Bringzeiten der Schüler auch gerne bestehende Stationierungsverbote ignorieren, die Sicht beeinträchtigen. Im letzten Jahr waren parkende Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe zum Fußgängerüberweg mitursächlich für einen Verkehrsunfall, bei dem ein Schüler beim Überqueren des FGÜ verletzt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Thoma
Polizeihauptkommissar

Polizeiinspektion Lauf a. d. Pegnitz
Sachbereich Verkehr

Holzgartenstraße 10 . 91207 Lauf a. d. Pegnitz
Tel: 09123 9407-18 . Fax: 09123 9407-20
E-Mail dienstlich: pp-mfr.lauf.pi.verkehr@polizei.bayern.de

Weber, Luise

Von: R.Barin, Landratsamt Nuernberger Land <r.barin@nuernberger-land.de>
Gesendet: Mittwoch, 28. Februar 2024 07:51
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Cc: U.Scharrer, Landratsamt Nuernberger Land; s.poerschke@nuernberger-land.de
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept - Bitte um Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Weber,

vielen Dank für das aufschlussreiche Telefonat von gestern Vormittag.

Wie hier bereits besprochen, wird die Simonshofer Straße von den Stadt- und Regionalbuslinien im regulären Linienverlauf genutzt.

Die Künigundenstraße wird von den öffentlichen Buslinien des Landkreises aktuell im regulären Linienverlauf nicht befahren. Änderungen sind hier aber aufgrund Neukonzepten / Fahrplanänderungen o.ä jederzeit möglich.

Als Aufgabenträger des ÖPNV befürworten wir grds. Verkehrsbedingungen, die einen zügigen und reibungslosen Linienverkehr zulassen.

Die von der Stadt Lauf favorisierte Variante 6 – Fußgänger - und Radfahrerlichtsignalanlage (FG/RF-LSA), steht dem unserer Ansicht nicht entgegen, da hier im Rahmen der Schulwegsicherheit für Radfahrer und Fußgänger eine sicherere Quermöglichkeit geschaffen wird, als es der aktuelle Bestand (FGÜ) bietet. Dabei soll bei der FG/RF-LSA die Grünphase als Grundeinstellung hinterlegt werden. Somit führt die geplante Variante nur im Bedarfsfall zu geringfügigen Verzögerungen des fließenden Verkehrs, ähnlich der derzeitigen Lösung (FGÜ).

Auch eine Optimierung der „Räumzeiten / Grünphasen“ sei lt. Untersuchung möglich, sollte sich in der Praxis herausstellen, dass die Rotzeiten für den Längs- oder Querverkehr zu Rückstauungen führen.

Seitens des ÖPNV gibt es daher grds. keine Einwände.

Freundliche Grüße
Ramona Barin



Landratsamt Nürnberger Land
Öffentlicher Personennahverkehr
Waldluststr. 1, 91207 Lauf a. d. Peg.
Tel. 09123 950-6373
Fax 09123 950-7373
r.barin@nuernberger-land.de
www.nuernberger-land.de

Von: [Veit Zickrick](#)
An: [Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf](#)
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept - Bitte um Stellungnahme
Datum: Dienstag, 27. Februar 2024 12:53:57

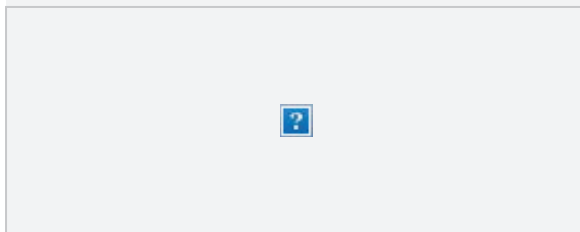
Sehr geehrte Frau Weber,
vielen Dank für Ihre Nachricht und die Einbeziehung der kommunalen Müllabfuhr.
Nach Sichtung der Unterlagen und Rücksprache mit den Kollegen können wir die Errichtung einer LSA (Variante 6) im Bereich der Simonshofer Straße nur befürworten. Für den Bereich der Kunigundenstraße wäre die Variante 3 aus unserer Sicht ausreichend.
Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Veit Zickrick

Stellv. Leiter Disposition

Gefahrgutbeauftragter



Sitz der Gesellschaft: 91207 Lauf a. d. Pegnitz
Geschäftsführer: Ellen Merkel, Patrick Richter
Amtsgericht Nürnberg HRB 24915
[Datenschutzinformationen](#) finden Sie auf unserer Homepage.

Umweltdienste Merkel GmbH

☐ Industriestraße 4a, 91207 Lauf a. d. Pegnitz

☐ +49 (0) 9123 171 - 0

☐ +49 (0) 9123 83334

☐ www.merkel-recycling.de

=====

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese E-Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail sind nicht gestattet.

This e-mail may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this e-mail in error) please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorised copying, disclosure or distribution of the material is strictly forbidden.

=====

Weber, Luise

Von: Lamml Angelika <Angelika.Lamml@bbsb.org>
Gesendet: Mittwoch, 14. Februar 2024 12:20
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Cc: angelika@burgthannshuttle.de
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept - Bitte um Stellungnahme

Vielen Dank, Frau Weber,
für die umfangreichen Unterlagen. Unabhängig von allen Varianten bitte ich um Einbindung in die Ausführungsplanungen und um Berücksichtigung der Erfordernisse an Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit blinder und sehbehinderter Menschen nach DIN 32984:2023-04:

- Eindeutige taktile und visuelle Trennung von Geh- und Fahrflächen
- Vermeiden von Mischverkehrsflächen
- Differenzierte Querungen mit Nullabsenkung und 6(!) cm Bord bei gesicherten sowie ungesicherten Querungen
- Gemeinsame Bordhöhe von 3 cm, wenn eine differenzierte Querung aus Platzgründen nicht möglich ist
- grundsätzliche Kennzeichnung von Nullabsenkungen (z.B. Aufleitung für Radfahrer) mit Sperrfeld

Für weitere Detailfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

i.A. Angelika A. Lamml

Koordinatorin Barrierefreiheit, Schulungen
und Kommunikation
der Bezirksgruppe Mittelfranken

BBSB e.V.
Bezirksgruppe Mittelfranken
Bahnhofsplatz 6
90443 Nürnberg

Tel: 0911 - 236 00-33

Fax: 0911 - 236 00-36

angelika.lamml@bbsb.org

www.bbsb.org

Meine Erreichbarkeit: i.d.R. dienstags und mittwochs

Bitte beachten Sie:

In der Zeit vom 01.10.2022 – 30.09.2024 bin ich ausschließlich für folgende Projektgebiete der baulichen Barrierefreiheit zuständig:

- Stadt Fürth
- Stadt Ansbach
- Landkreis Nürnberger Land
- Landkreis Roth
- VAG Nürnberg
- Fortbildungen Bauindustriezentrum Nordbayern

Stellungnahme zur „Variantenuntersuchung Querungsstellen“ – Schulwegverbindung aus Richtung Ost zu den Schulen in Lauf Nord

Verena Loibl, Radverkehrsbeauftragte des Landkreises Nürnberger Land

Da auf Schulwegen sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad besonders schutzbedürftige und unsichere Verkehrsteilnehmende gehäuft unterwegs sind, ist eine eingehende Betrachtung der Querungsstellen unter Einbeziehung von Fuß- und Radverkehr gleichermaßen sehr wichtig. Die vorgelegte vergleichende Untersuchung wird dieser Anforderung in hohem Maße gerecht.

Auf Seite 4 werden allerdings die Varianten auf zwei Möglichkeiten für eine tatsächliche Umsetzung eingeschränkt. Aus diesem Grund werden im Folgenden ausschließlich die Varianten 3 und 6 betrachtet. Die Ausführungen gelten für beide untersuchten Querungsstellen (Simonshofer Straße, Kunigundenstraße).

Variante 3 wäre in Verbindung mit der Entfernung der im Ist-Zustand vorhandenen „Zebrastreifen“ insgesamt gesehen keine Verbesserung der Situation. Dem Fußverkehr würde die Bevorrechtigung an der Querung mit dem Fußgängerüberweg genommen werden, um eine sicherere Querung für den Radverkehr anzubieten. Dies halte ich auf Schulwegen für nicht zielführend. In meinen Augen darf NICHT dem noch schwächeren Verkehrsteilnehmenden etwas genommen werden, um dem Radverkehr eine Verbesserung zu ermöglichen. Dies würde der typischen Verlagerung der Probleme im Verkehr auf den schwächsten Verkehrsteilnehmenden entsprechen, den Fußgänger. Dieser Verlagerung sollte im Sinne moderner Verkehrsplanung entgegengewirkt werden.

Zudem ist die Bewertung einer Führung über eine Mittelinsel für den Radverkehr sehr abhängig von der baulichen Ausführung der gesamten Kreuzungssituation. Bei Kombination von Mindestmaßen bei Zuführung, Mittelinsel und gegenüberliegender Radverkehrsführung werden die erreichten Vorteile durch neue Konfliktsituationen aufgehoben oder sogar darüber hinaus noch eine schlechtere Situation geschaffen. Eine Bewertung dieser Version ist mit den in der Variantenuntersuchung gemachten Angaben nicht möglich, da eine konkrete Planung nicht enthalten ist.

Aus diesen Gründen kann die Variante 3 hier keinen Zuspruch erfahren.

Variante 6 stellt aus Sicherheitsaspekten eine sehr gute Lösung dar. Die Regelungen einer Lichtsignalanlage sind wesentlich klarer und einfacher zu erfassen, sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr. Damit wird eine LSA dem lernenden Schülerverkehr sehr viel besser gerecht als Fußgängerüberweg oder Mittelinsel. Auf beiderseits ausreichende Aufstellflächen für Fuß- und Radverkehr, sowie getrennte Furten ist dabei zu achten. Bei der Querung der Simonshofer Straße sollte der Radverkehr im Mischverkehr geführt werden und der Standort der LSA entsprechend gewählt werden.

Große Aufmerksamkeit sollte hier die Programmierung in Verbindung mit einer Detektion aller Verkehrsteilnehmenden erfahren, um diese optimal auf möglichst geringe Wartezeiten für den Rad- und Fußverkehr auszurichten. Die Priorisierung des Umweltverbundes trägt zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor bei. In diesem Sinne wurde im Anhang der E Klima (Steckbrief zur „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“) folgende Aufforderung aufgenommen:

„Die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs sind generell gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs zu priorisieren.“ (Steckbriefe zu den E-Klima 2022, FGSV, Köln, 2023)

Unverhältnismäßig lange Wartezeiten, wie sie in der Vergangenheit dem Fuß- und Radverkehr häufig zugemutet wurden, verleiten zu Rotlichtverstößen.

Schulwege für Schüler und Schülerinnen, die den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigen, sind in der modernen Verkehrsplanung mit komfortablen Infrastrukturelementen, hier Querungsstellen, auszustatten, um das in jeder Hinsicht vorbildliche Verhalten zu belohnen (Gesundheit, Klimaschutz, Flächenanspruch).

Weber, Luise

Von: Wolf Kraus <kraus@cjt-gym-lauf.de>
Gesendet: Dienstag, 27. Februar 2024 15:13
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Cc: Heike Krames
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept

Sehr geehrte Frau Weber,

vielen Dank für die Zusendung der Variantenuntersuchung für die Querungsstellen des geplanten Schulweges in Lauf Nord.

Es ist in der Tat sehr beeindruckend, mit welcher Sorgfalt das Vorhaben im Vorfeld analysiert wird.

Wir haben die Variantenuntersuchung in der Erweiterten Schulleitung diskutiert.

Für uns stellt sowohl für die Querungsstelle Simonshofer Straße, als auch für die Querungsstelle Kunigundenstraße die Variante 6 den besten Kompromiss dar.

Daneben schließen wir uns der Analyse unseres Elternbeirates an, nach der auch eine Kombination der Varianten 7 (Fußgängerüberweg mit nebenliegender Radwegfurt), 10 (Einengung der Fahrbahn) und 11 (Anhebung der Querungshilfe, kombiniert mit einem Schild "Vorfahrt gewähren") für unsere Schülerinnen und Schüler eine gute Alternative darstellen würde.

Gerne möchte ich an dieser Stelle noch einmal betonen, dass wir es am CJT-Gymnasium sehr begrüßen würden, wenn das absolute Halteverbot in der Hardtstraße vor unserer Schule auf den Bereich zwischen den zwei Zebrastreifen (Einmündung Lärchenstraße bis Querung Hans-Sachs-Straße) ausgedehnt werden könnte. Zum einen können die Schülerinnen und Schüler die Straße hier gefahrlos am jeweiligen Zebrastreifen überqueren. Zum anderen stauen die beim jetzigen einfachen Halteverbot haltenden Elterntaxis schnell die anderen Verkehrsteilnehmer in Richtung Haupteingang der Schule zurück.

Weiterhin würden wir eine zeitliche Ausdehnung des absoluten Halteverbots bis auf 17.00 Uhr begrüßen, da viele Schülerinnen und Schüler noch bis nach 16.00 Uhr Unterricht haben.

Wir stehen auch den Plänen einer Fahrradstraße in der Hardtstraße äußerst positiv gegenüber. Besonders würde uns freuen, wenn dies mit der Regelung "Anlieger frei" einherginge.

Wir sind allen Beteiligten an diesem Projekt zur Verbesserung einer sicheren Radinfrastruktur in Lauf und insbesondere im Bereich der Schulwege zu großem Dank verpflichtet: Es ist ein vorbildlicher Einsatz für die Sicherheit unserer Schülerinnen und Schüler und letztlich auch ein großer Beitrag zum Umweltschutz.

Mit besten Grüßen

Wolf Kraus
(Schulleiter)

CJT-Gymnasium Lauf
Hardtstr. 37
91207 Lauf a. d. Pegnitz
www.cjt-gym-lauf.de
09123-942880

Weber, Luise

Von: Kirstein, Michael
Gesendet: Montag, 26. Februar 2024 07:39
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Schulleitung der Mittelschule I Lauf a. d. Pegnitz favorisiert ebenso die Variante 6, da die Fußgänger- und Radfahrerlichtsignalanlage (FG/RF-LSA) für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen ein hohes Maß an Sicherheit bietet. V. a. die Schülerinnen und Schüler werden davon profitieren.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Kirstein
Schulleiter
Mittelschule I Lauf a. d. Pegnitz

Weber, Luise

Von: Petersen, Lars
Gesendet: Donnerstag, 29. Februar 2024 08:26
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept

Sehr geehrte Frau Weber,
die GS1 schließt sich dem Votum für Variante 6 an. Dies trifft ebenfalls auf unseren Elternbeirat zu 😊

Mit freundlichen Grüßen

Lars Petersen, Rektor



Grundschule 1 Lauf
Kunigund und Rudolfshof
Büro:
Reichenberger Straße 2
91207 Lauf an der Pegnitz
09123 1843210
info@schule-rudolfshof.de
<https://grundschule1-lauf.de/>

Stadtverwaltung Lauf a.d. Pegnitz
Bauamt/FG 5.3 Verkehrsplanung
Z.Hd. Frau Luise Weber
Urlasstraße 22



91207 Lauf a.d.Pegnitz

Elternbeirat des
CJT-Gymnasium Lauf

Betreff: Schulwegekonzept | Variantenuntersuchung

Lauf, 24. Februar 2024

Sehr geehrte Frau Weber,

vielen Dank für die Zusendung der Variantenuntersuchung für die Querungsstellen des geplanten Schulweges in Lauf Nord und die Möglichkeit, unsere Rückmeldung einzubringen. Bitte setzen Sie auch die Mitglieder des Laufer Stadtrates über unsere Stellungnahme in Kenntnis.

Zuallererst begrüßen wir als Elternbeirat ausdrücklich die sorgfältige Untersuchung und Berücksichtigung verschiedener Faktoren sowie das Einholen unterschiedlicher Expertenmeinungen, um eine fundierte Entscheidung zu treffen. Es ist erfreulich zu sehen, dass sich die Stadtverwaltung aktiv für die Verbesserung einer sicheren Radinfrastruktur insbesondere im Bereich der Schulen in Lauf Nord einsetzt und so den Bedürfnissen vor allem unserer jungen schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmer gerecht werden wird.

Das vorliegende Konzept haben wir eingehend studiert und geben Ihnen gerne Rückmeldung.

Für die Variante 3 – Querung mit Mittelinsel ohne Markierung - haben wir bereits unsere Bedenken in unserem Brief vom 04.10.2023 dargelegt.

Diese liegen vor allem darin, dass insbesondere Kinder eine unzureichende Einschätzung von Geschwindigkeit haben und entweder die Entfernung heranfahrender Autofahrer schlecht einschätzen oder sehr lange warten (müssen), bis sich kein Auto mehr nähert, was zu Stoßzeiten lange dauern kann. Dies führt dazu, dass sich Fußgänger (Kinder und Eltern) sowie Fahrradfahrer, insbesondere mit Fahrradanhänger, auf der Mittelinsel stauen (Pulkbildung) und es so zu kritischen, unübersichtlichen Situationen kommt.

Für die Simonshofer Straße stellt die derzeitige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eine zusätzliche Gefahr für diese Variante dar.

Ein weiteres Gegenargument für diese Varianten sind die hohen Kosten von ca. 240.000 €, zumal derzeit die Stadt Lauf in der Öffentlichkeit immer wieder betont, dass weniger investiert werden kann, da es erhebliche Einnahmeschwierigkeiten gibt.

Die Variante 6 stellt für uns als Vertretung der Eltern des CJT-Gymnasiums eine Variante mit hoher Sicherheit insbesondere für Kinder dar und wäre für beide Querungsstellen anwendbar. Insbesondere die einbezogenen Induktionsschleifen und somit die berührungslose Signalanforderung fördern Sicherheit und Zügigkeit v.a. für Radfahrer. Eine verkehrsabhängige Programmierung wäre insgesamt hilfreich. Ein zusätzlicher Pluspunkt für die Variante 6 sind die geringeren Kosten von ca. 92.000 €.

Neben den definierten Varianten schätzen wir eine Möglichkeit, die mehrere von Ihnen dargestellten Varianten in sich vereinigt, als ebenfalls sehr sicher, machbar und zudem kostengünstig für die Querungsstelle Kunigundenstraße an. Dies sind die Varianten 7 – Fußgängerüberweg mit nebenliegender Radwegfurt, 10 – Einengung der Fahrbahn und 11 – Anhebung der Querungshilfe, kombiniert mit einem Schild „Vorfahrt gewähren“. Für unsere Kinder ist das eine sichere, klare und „wartungsarme“ Alternative, bei der geringe Folgekosten anfallen.

Zusammenfassend favorisieren wir **für die Querungsstelle Simonshofer Straße die Variante 6**, jedoch unbedingt mit integrierter Induktionsschleife für Radfahrende aus oben genannten Gründen.

Perspektivisch sehen wir für die Simonshofer Straße eine Verlängerung der 30 km/h-Zone stadteinwärts als echten Sicherheitsbenefit und Mehrwert insbesondere für schutzbedürftige Fußgänger an und bitten Sie, diese Möglichkeit im Sinne eines Maßnahmenbündels zu verfolgen und zu prüfen.

Für die Querungsstelle Kunigundenstraße favorisieren wir als Eltern ebenfalls die Variante 6. Eine Kombination der Varianten 7, 10 und 11 - wie oben beschrieben- stellt für uns eine verkehrssichere, zweckmäßige Alternative dar, die außerdem den Kfz-Verkehr weniger beeinträchtigt.

Wir bitten Sie, die von uns dargestellten Aspekte bei der weiteren Planung und Umsetzung des Radwegekonzepts – insbesondere der Querungsstellen - zu berücksichtigen. Ein sicherer und attraktiver Schulweg mit wenig Unfallpotential ist für unsere Kinder von großer Bedeutung. Nur dann können wir Eltern unsere Kinder mit gutem Gewissen „zur Schule fahren und laufen lassen“ und so auch deren Selbständigkeit fördern. Dies entlastet wiederum den Bringverkehr im Umkreis der Schulen und reduziert das gesamte Verkehrsaufkommen.

Nochmals herzlichen Dank für Ihre Arbeit und Ihr Engagement. Wir hoffen, dass auch die Mitglieder des Laufer Stadtrats die große Bedeutung der von Ihnen und uns favorisierten Varianten für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgängerinnen, Radfahrerinnen und Schülerinnen erkennen und entsprechend handeln.

Mit freundlichen Grüßen

Tatjana Mecklenburg
im Namen des Elternbeirats des CJT-Gymnasiums

Stadtverwaltung Lauf a.d. Pegnitz
Bauamt/FG 5.3 Verkehrsplanung
Z.Hd. Frau Luise Weber
Urlasstraße 22
91207 Lauf a.d.Pegnitz



**Elternbeirat der
Oskar-Sembach-
Realschule Lauf**

Lauf a.d. Pegnitz, 23.02.2024

**Schulwegekonzept/ Variantenuntersuchung,
hier: Stellungnahme des Elternbeirates der Oskar-Sembach-Realschule**

Sehr geehrte Frau Weber,
sehr geehrte Damen und Herren,

vom Elternbeirat des Christoph-Jacob-Treu Gymnasiums sind wir als Elternbeirat der Oskar-Sembach-Realschule über die möglicherweise geplanten Änderungen der Überquerungshilfen der Kunigundenstraße bzw. der Simonshofer Straße informiert worden. Die Schreiben des Elternbeirates des CJT sowie die „Variantenuntersuchung Querungshilfen“ wurden uns ebenfalls zur Verfügung gestellt.

Auch wenn die Realschule kein „direkter Anwohner“ ist, haben wir doch einige Schülerinnen und Schüler, auch in den jüngeren Klassen, die aus dieser Richtung, vor allem mit dem Fahrrad, den Schulweg bestreiten.

Als Elternbeirat der OSR sind wir sehr erfreut darüber, dass die Stadt Lauf sich dieses wichtigen Themas annimmt und die Übergänge an den neuralgischen Punkten noch sicherer machen will. Das Einholen einer Expertenmeinung und die Erarbeitung der Variantenuntersuchung begrüßen wir ausdrücklich.

Genau wie der Elternbeirat des CJT haben wir uns die verschiedenen Varianten angeschaut und kommen zu folgendem Ergebnis:

Wir teilen die Bedenken des Elternbeirates des Gymnasiums zur Variante 3 – Querung mit Mittelinsel ohne Markierung.

Alle Varianten ohne explizite Lösung für Radfahrer sind aus unserer Sicht nicht geeignet, da viele Schülerinnen und Schüler den Schulweg mit dem Fahrrad bestreiten.

Bei den Varianten mit Radwegfurt (V7 und V8) teilen wir die Einschätzung der Variantenuntersuchung, dass die ungewöhnliche Verkehrsführung für Unsicherheit sorgt und somit zu Gefahrenpunkten führt.

Eine Unter-/ Überführung (V12) ist utopisch.

Die Variante 4 – Querung mit Mittelinsel und Markierung und Verkehrshelfer ist grundsätzlich denkbar. Hier geben wir allerdings zu bedenken, dass diese Variante nur dann Sicherheit bietet, wenn ein Verkehrshelfer eingesetzt wird. Dieser müsste relativ lange Stoßzeiten bedienen und es besteht immer die Unsicherheit, ob auch langfristig ein Verkehrshelfer zur

Verfügung steht. In Verbindung mit den relativ hohen Kosten ist diese Variante daher nur bedingt geeignet.

In der Gesamtschau halten wir die Variante 6 – FG/RS-LSA (mit Induktionsschleife) für die beste Variante für beide Straßen.

Die Variante 6 stellt bei regelkonformen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer eine sichere Möglichkeit zur Querung der Straße dar, die zudem noch kostengünstiger als z.B. die Variante 3 ist.

Wir gehen mit der Einschätzung des Elternbeirates des CJT konform, dass eine sichere Querung der Simonshofer- bzw. Kunigundenstraße zu einer größeren Akzeptanz dieses Schulweges für Radfahrer führt und so auch den Pkw-Verkehr vor den Schulen bzw. am Parkplatz Bitterbachhalle durch sog. Elterntaxen verringern kann.

Hierdurch würde als Sekundäreffekt auch die zu Schulbeginn bzw. –ende sehr angespannte Verkehrssituation an den o.g. Punkten entschärft.

Wir danken Ihnen und dem gesamten Stadtrat nochmals für Ihr Engagement und hoffen, dass die Stimmen der Elternbeiräte als direkt Betroffene Gehör finden.

Mit freundlichen Grüßen

Dietmar Hügen
Vorsitzender des Elternbeirates

Von: Elternbeirat <elternbeirat@gs1.lauf.de>
Gesendet: Mittwoch, 28. Februar 2024 22:29
An: Tiefbau-Verkehrsplanung Stadt Lauf
Betreff: AW: Variantenuntersuchung Querungshilfen Schulwegekonzept

Sehr geehrte Frau Weber,

vielen Dank für die Zusendung der Variantenuntersuchung bezüglich der Anpassung der Querungsstellen im Schulwegekonzept und die kurze Zusammenfassung bezüglich der Präferenzen in Ihrer E-Mail. Gerne möchten wir als Elternbeirat der Grundschule 1 (GS 1) hierzu Rückmeldung geben.

Es ist sehr erfreulich, dass eine Variantenuntersuchung durchgeführt und hierzu auch die Meinung von Experten gehört wurde. Unsere Ansicht zum Verkehrswegekonzept Lauf Nord hatten wir Ihnen bereits mit unserem Schreiben vom 26. Oktober 2023 mitgeteilt.

Bezüglich des Rückbaus der Fußgängerüberwege, die aus unserer Sicht eine klare Situation für die gemäß Straßenverkehrsordnung §26 bevorrechtigten Fußgänger und zum Anhalten verpflichteten Fahrzeuge schaffen, zu Gunsten von Mittelinseln (Variante 3) hatten wir hier bereits unsere Bedenken geäußert.

Aus unserer Sicht sprechen auch die hohen Kosten von jeweils 240.000 €, die für den Rückbau der Fußgängerüberwege und die Errichtung der Mittelinseln anfallen würden, bei der aktuellen Haushaltslage klar gegen Variante 3.

Im Gegensatz dazu sprächen in jedem Fall die geringen Kosten von 14.000 € für die in der Untersuchung erwähnten Verbesserungsarbeiten für einen Erhalt der Fußgängerüberwege (Variante 1). Zumindest in der Kunigundenstraße vor der Kundigundenschule werden Radfahrer durch die vorhandenen Absperrungen auf der Seite der Heldenwiese zum Absteigen und somit zum Schieben angehalten und haben damit auf dem Fußgängerüberweg als „Fußgänger“ ebenso wie diese Vorrang. Fahrzeugführer haben in diesem Fall genug Zeit, querende Radfahrer rechtzeitig zu erkennen. Auch die sehr geringe zeitliche Verzögerung in Bezug auf die Zügigkeit für Radfahrer ist aus unserer Sicht vertretbar.

In der Simonshofer Straße auf Höhe der Virchowstraße ließe sich die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer bei Beibehaltung des Fußgängerüberweges durch eine Verlängerung der 30 km/h Zone stadteinwärts erhöhen.

Eindeutig nachteilig zu bewerten ist bei dieser Variante die Tatsache, dass Radfahrer die Regelung der StVO meist nicht kennen oder missachten und (irrtümlich) der Meinung sind, auf dem Rad fahrend ebenfalls am Fußgängerüberweg bevorrechtigt zu sein, womit ihre Sicherheit beeinträchtigt ist. Im Falle der Simonshofer Straße kommt für stadtauswärts fahrende Kfz noch die schlechte Sichtbarkeit von aus der Hopfengartenstraße kommenden Radfahrer hinzu. Diese Punkte sprechen aus unserer Sicht gegen Variante 1.

Daher befürworten auch wir wie schon im Oktober mitgeteilt für beide geprüften Überquerungen die Fußgänger- und Radfahrerlichtsignalanlage (Variante 6) mit Detektion von Rad- und Kfz-Verkehr, da diese gemäß der Untersuchung sowohl eine hohe Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer als auch Zügigkeit für alle Teilnehmer bietet und zudem eine klare Situation schafft. Auch die Kosten sind aus unserer Sicht gegenüber Variante 3 mit 160.000 € bzw. 92.000 € vertretbar.

Wir möchten Sie bitten, unsere Meinung als Elternbeirat und Vertretung der Eltern der GS 1 bei der weiteren Planung des Verkehrswegekonzepts bzw. dessen Umsetzung zu berücksichtigen. Ein sicherer Schulweg gerade für die jüngsten Schüler, die diesen möglichst frei von Gefahrstellen alleine bewältigen können, hilft auch, die Anzahl an „Elterntaxis“ und damit das Verkehrsaufkommen vor der Schule zu reduzieren.

Wir möchten Sie bitten, auch die Mitglieder des Laufer Stadtrates über unsere Stellungnahme zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Katja Bauer

im Namen des Elternbeirats der Grundschule 1, Lauf

Stellungnahme des ADFC



Variantenuntersuchung Querungsstellen

Schulwegverbindung aus Richtung Ost zu den Schulen in Lauf Nord

Als ADFC favorisieren wir die Variante 6.

Begründung:

Der ADFC kommt - wie das Gutachten auch - zu dem Ergebnis, dass die Fußgänger- und Radfahrerlichtsignalanlage (FG/RF-LSA) sowohl für Fußgänger und Radfahrer ein hohes Maß an Sicherheit bietet. Die Zielgruppe Schulkinder wird davon profitieren.

Die Detektierung des Radverkehrs ist elementar und ein Förderkriterium.

Gleichzeitig ist die Detektierung des KFZ-Verkehrs keine Voraussetzung für die Förderung. In Spitzenzeiten stehen die Autofahrer 300 m weiter an der Ampelanlage Simonshofer/Hersbrucker Straße regelmäßig in einem längeren Stau. Aus Sicht des ADFC sollte die Detektierung des KFZ-Verkehrs entfallen. Das spart Kosten.

Der Dunkelbetrieb ist wichtig (siehe Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmer auf S. 24, auf die bei Variante 6 verwiesen wird). Die LSA darf z.B. nachts nicht abgeschaltet werden.

Als ADFC sehen wir die Variante 3 sehr kritisch.

Gedanken zur Bewertung der Varianten mit +++ und ---.

Wir widersprechen dem Satz auf Seite 13: „Da sie aufgrund der Mittelinsel aber nur eine Fahrtrichtung beachten müssen, ist die Sicherheit mindestens genauso groß wie bei Anlagen mit Fußgängerüberwegen oder Lichtsignalanlagen (GDV, 2022).“ Die GDV Unfallforschung der Versicherer ist ein Organ der Versicherer, nicht der Fußgänger und Radfahrer. Kommt es zu Personenschaden ohne Zebrastreifen zahlt die Allgemeinheit die Behandlungskosten in Form der Krankenversicherung, nicht die Haftpflichtversicherung. Deshalb bezweifeln wir die Objektivität dieser Aussage. Auch der „Beweis“ der Unfallkostendichte ist nicht stichhaltig, da davon auszugehen ist, dass die GDV nur ihre Versicherungskosten einbezieht und gar keinen Zugriff auf die Krankenkassenkosten hat.

„Die Planersocietät bewertet die Sicherheit ohne nähere Begründung als mittelhoch.“ (S. 14) In Kreuzen umgesetzt also maximal ++. Vor allem da die Erkennbarkeit in Stoßzeiten deutlich leidet, wie im Unfallgeschehen S. 3 ausgeführt wird.

Ein Fahrrad mit Kinderanhänger braucht laut Text S. 15 eine Mittelinsel mit einer Breite von 3.50 m. In der Planung sind 2.50 m vorgesehen. An der Strecke sind ein Kindergarten und eine Grundschule. Lastenräder und Fahrräder mit Kinderanhängern haben deutlich steigende Tendenz in der Nutzung.

Eine Mittelinsel hat im Gegensatz zu einer LSA eine geringere gefühlte Sicherheit. Aus dem Alltag kennen Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer die unklaren Situationen. Deshalb wird die Mittelinsel auch weniger genutzt, wodurch wieder mehr Elterntaxis kommen.

Beim Unfallgeschehen fehlt, dass die Autos am FGÜ standen. Dies ist wichtig, da die Geschwindigkeit des Autos die entscheidende Rolle spielt, wie schwer der Unfall ist. Wäre

das Auto mit 30-40 km/h wie bei einer Mittelinsel unterwegs gewesen, wäre es deutlich schlimmer ausgegangen. In der Eschenauer Str. sind bei der Mittelinsel 2 Unfälle mit Kindern passiert.

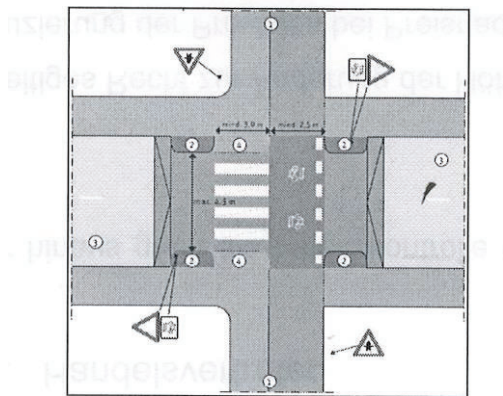
Als ADFC sehen wir die erweiterte Variante 11 für die *Kunigundenstraße* sehr interessant.

Als ADFC können wir uns für die Kunigundenstraße auch eine Lösung wie auf S. 106 Abb. 13 vorstellen.

Erläuterung: FGÜ und Radfurt, Anhebung der Querungsstelle auf Gehsteigniveau und Einengung der Straße.

Statt LSA die Verkehrsschilder Nr. 205 (Vorfahrt gewähren) für KFZ und

Verkehrsschild Nr. 301 „Vorfahrt (an der nächsten Kreuzung oder Einmündung)“ für die Radfahrer



Vorteil: Kostenersparnis bei der Wartung

Zusammenfassung

Überarbeitete Variantenbewertung **Variante 3**

Sicherheit für Fußgänger	Sicherheit für Radfahrer	Sicherheit für schutzbedürftige Fußgänger	Sicherheit für schutzbedürftige Radfahrer	Barrierefreiheit	Zügigkeit Fußgänger	Zügigkeit Radfahrer	Zügigkeit Längsverkehr	Kosten
++	++	+	+	O	+	+	+	-

Korrigierte Variantenbewertung **Variante 6**

Sicherheit für Fußgänger	Sicherheit für Radfahrer	Sicherheit für schutzbedürftige Fußgänger	Sicherheit für schutzbedürftige Radfahrer	Barrierefreiheit	Zügigkeit Fußgänger	Zügigkeit Radfahrer	Zügigkeit Längsverkehr	Kosten
+++	+++	+++	+++	+++	++	++	+	+

Gez. Monika Hänel

Verkehrspolitische Sprecherin des ADFC Nürnberger Land